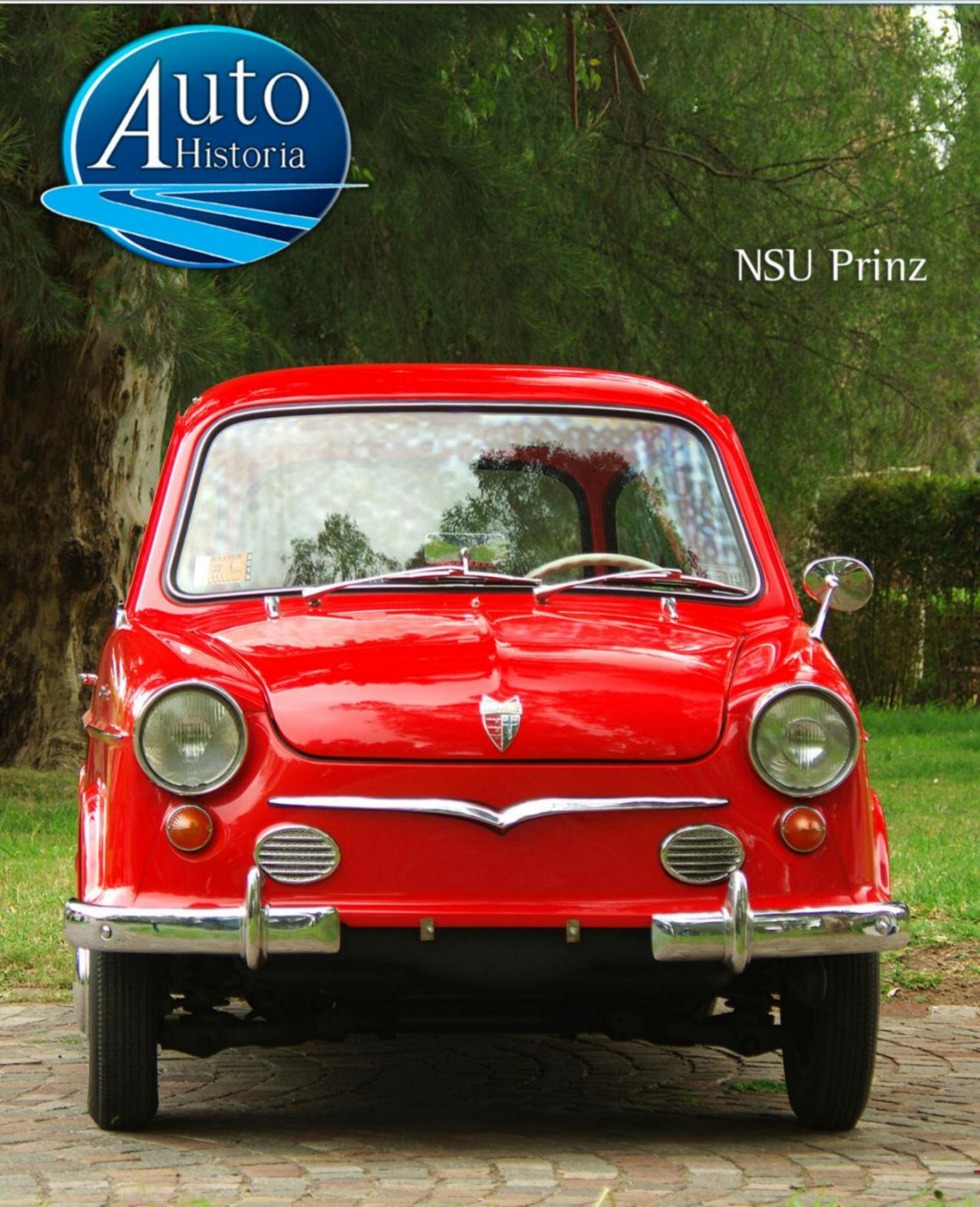
Primera revista digital de autos históricos argentinos 30 octubre 2018

Auto Historia

NSU Prinz



SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 30 // Octubre 2018

06 ***Mi Club***
Autoclub Berazategui

24 ***Auto & Arte***
NSU Prinz

10 ***Buses Argentinos***
Arbus NG4

13 ***Visitas***
Museo del Automóvil
Termas de Río Hondo

26 ***Producciones***
Los autos de
El Ángel

16 ***Nota de Tapa***
NSU Prinz

30 ***Eventos***
Autoclásica 2018

36 *Historias de autos*
Perfume a Coronado

40 *Clásicos de Hoy*
Nuevo Renault
Kangoo Stepway

46 *Presentaciones*
Un Siglo de
Autos Argentinos

Editorial

Ingresamos en la parte final del año, tiempo de balances sobre lo realizado y de proyectos para lo que vendrá.
La revista digital Autohistoria llegó a su edición nº30, un verdadero motivo de orgullo para quienes nos propusimos divulgar la historia de los autos históricos nacionales, la de sus hacedores y las múltiples actividades que se generan a su alrededor. Este medio nació como un complemento del sitio web Autohistoria con la finalidad de desarrollar más extensa y puntualmente las historias de los modelos nacionales y también la de los fabricantes independientes. Historias de vida atravesadas por el deseo de crear, de realizar y de aportar al desarrollo automotor del país.
Como todo emprendimiento, la revista digital Autohistoria requiere del apoyo de quienes comparten una misma pasión y un mismo objetivo. Agradecemos a todos los colaboradores que han participado en estas 30 ediciones, a los lectores que nos siguen y a los auspiciantes que nos acompañan, todo un estímulo para seguir avanzando.

Muchas gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Carlos Alfredo Pereyra, Esteban de León, Fernando Grieco y Mauricio Uldane.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
revista@autohistoria.com.ar

La Nissan Frontier ya es argentina

A fines de julio comenzó la producción de la pickup Nissan Frontier en la planta Santa Isabel de Córdoba. De esta manera se coronó el proyecto industrial que la automotriz japonesa había anunciado tres años antes.

En la ceremonia de lanzamiento estuvieron presente el presidente Mauricio Macri, el gobernador de la Provincia de Córdoba, Juan Schiaretti, y ejecutivos de Nissan encabezados por Hiroto Saikawa, presidente y CEO de Nissan Motor Co, José Luis Valls, chairman de Nissan América Latina y Diego Vignati, director de Nissan Argentina.

El proyecto de producción en Córdoba es consecuencia de una importante sinergia y colaboración entre los miembros de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, mediante la cual la nueva línea de ensamblaje dentro del complejo industrial de Renault en Córdoba dará lugar a la producción de 3 pickups bajo las marcas de Nissan, Renault y Mercedes-Benz, esta última parte de un acuerdo de colaboración entre la Alianza y Daimler. Las pickups compartirán algunos componentes de arquitectura, pero contarán con la identidad, diseño y atributos distintivos de cada marca.

El lanzamiento industrial demandó una inversión de 600 millones de dólares que se invirtieron, entre otras cosas, en la instalación de una nueva y moderna línea de producción de pickups, así como en la construcción de una pista de pruebas diseñada específicamente para el testeo y validación de pickups. Este proyecto plantea generar alrededor de 1000 empleos directos y 2000 indirectos.

Las nuevas instalaciones tienen la capacidad de producir hasta 70.000 vehículos anualmente, incluyendo pickups de Nissan y Renault, así como Daimler, con un 50% de la producción destinada a exportación. Brasil será primer destino de la versión argentina de Nissan Frontier en América Latina.

10.000 Sprinter a Estados Unidos

Mercedes-Benz Argentina realizó el despacho hacia Estados Unidos de la unidad número 10.000 del utilitario Sprinter producido en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio.
Este envío forma parte de las exportaciones al país del norte que realiza Mercedes-Benz desde 2016 cuando la corporación Daimler definió a la filial local como plataforma exportadora a nuevos mercados que nunca antes habían sido atendidos desde Argentina por ninguna terminal. Estas exportaciones lograron compensar la importante caída en 2016 de las ventas a Brasil, asegurando el empleo local y manteniendo dos turnos de producción.
En el marco de las exportaciones a Estados Unidos, para poder responder a las altas demandas de calidad y equipamiento, además del cumplimiento de las normas técnicas exclusivas de dicho mercado, se adecuó la línea de producción, incluyendo nuevas tecnologías y capacitación de los operarios. Esto ha sido posible gracias a las inversiones realizadas por Mercedes-Benz con el fin de igualar el producto argentino con el fabricado a nivel mundial. El Sprinter que se exporta contiene más de 3500 nuevos códigos de piezas que le suman complejidad y excelencia. Los modelos exportados son Chasis con Cabina, Furgones y Vans para pasajeros.

La Hilux se actualiza

Toyota presentó una actualización para su modelo Hilux, la pick up que se produce en la planta de la marca en Zárate, provincia de Buenos Aires. El modelo 2019 presenta cambios tanto en su exterior como en el interior, para continuar superando las expectativas de sus clientes y mantener el liderazgo en su segmento que lleva 12 años ininterrumpidos.
Además, toda la línea introdujo la opción de regeneración manual del DPF que actúa en el sistema de escape.
La Hilux 2019 incorpora un nuevo diseño de parrilla hexagonal cruzada por tres sólidas barras horizontales cerradas por un contorno cromado, que acompaña también un nuevo diseño de paragolpes delantero, en el que se incorporan los faros antiniebla; este último un nuevo equipamiento para las versiones SR.

El clásico del sur

DNI

Nombre:
Autoclub Berazategui
Fecha de fundación:
17/06/04
Lugar de reunión:
Centro de Actividades "Roberto De Vicenzo"
Fecha de reunión:
Primer jueves del mes
Web:
www.autocluberazategui.com.ar/

El Autoclub Berazategui fue creado el 17 de junio de 2004. La primera reunión fue realizada en Villa Elisa, partido de La Plata. Participaron 16 vecinos con diversos autos antiguos y clásicos. Allí se le puso fecha a un segundo encuentro, esa vez en el Club de Paleta de Ranelagh, con el objetivo de trabajar en la organización y armado de un club de autos y motos clásicos y antiguos en la localidad de Berazategui, en el sur bonaerense. Ese día concurrieron 26 vecinos de la zona y de otros municipios vecinos.

Los objetivos delineados en el estatuto del club se basan fundamentalmente en preservar en forma original el estado de los vehículos, tanto en su aspecto estético como en su mecánica, para que el valor histórico se mantenga a lo largo del paso del tiempo.

Con casi 15 años de trayectoria, *el Autoclub Berazategui lleva adelante la misión de preservar el valor histórico de sus vehículos.*

Actualmente, el Autoclub Berazategui organiza paseos de corta y media distancia, involucrando a todos los modelos (ya que se trata de un club multimarca). Estas salidas incluyen almuerzos a la canasta o en restaurantes de los lugares que se visitan. Además, la asociación participa en las actividades culturales que organiza el municipio de Berazategui, como La Noche de los Museos y exposiciones de artesanías. Por otra parte, el club organiza, junto a la Secretaría de Cultura de Berazategui, el Salón del Automóvil Clásico, que este año celebró su séptima edición.

La sede del club funciona en las instalaciones del Centro de Actividades Deportivas, Culturales y Recreativas "Roberto De Vicenzo", ubicado en la calle 50 y 156 del centro de la ciudad. La Comisión Directiva se reúne los primeros jueves de cada mes en tanto que los segundos jueves se realiza allí la cena mensual de socios.

El Autoclub Berazategui posee personería jurídica. Institucionalmente, está integrado por un presidente y vice, secretario y vice, tesorero y protesorero, tres revisores de cuentas, vocales y suplentes y comisión de ética. Las autoridades se eligen bianualmente, por medio del voto directo de cada socio que tenga una antigüedad mínima de 6 meses.

En la actualidad integran la entidad unos 115 socios activos. La mayoría son residentes de Berazategui pero también hay socios de municipios vecinos. No hay integrantes de localidades alejadas ni de provincias, ni tampoco del exterior.

Los miembros del club abonan una cuota social extremadamente baja. La asociación les ofrece el servicio de una biblioteca para diferentes consultas y, cuando la economía del club lo permite, se sub-

El recordado Roberto de Vicenzo, vecino de Berazategui. El Autoclub en el Cerro de la Gloria, Mendoza.

vencionan paseos y comidas.
La agrupación colabora, a través de diversas acciones, con entidades benéficas locales como algunas ONG.
El requisito para ingresar al Autoclub Berazategui es poseer un vehículo en condiciones originales (moto, automóvil, pick up o camión) con una antigüedad mayor a los 40 años que esté en condición de marcha o en proceso de restauración. En algunos casos particulares también se aceptan a aquellas personas que sin tener auto o moto se acercan a compartir el entusiasmo por los autos clásicos e históricos. ⌘

Vestidos de época para la ocasión.

Actividad solidaria tras la inundación en La Plata

En la actualidad el Autoclub Berazategui reúne más de 110 socios activos.

FABRICAMOS FUNDAS A MEDIDA
Covermatic
MOTO
AUTOS
DESCUENTO ESPECIAL A CLUBES DE AUTOS
TU AUTO A LA SOMBRA TODOS LOS DIAS Y EN CUALQUIER LUGAR
Telas para cada tipo de necesidad
Tel.:3530-2546
info@covermatic.com.ar
www.covermatic.com.ar

AG
RESTAURACIONES COMPETICIÓN
ESPECIALIDAD PEUGEOT
403 / 404 / 504
Preparación y restauración de vehículos históricos
Gran stock de repuestos y accesorios nuevos
Preparación y armado de TMH - DTNH - STD Histórico y GPA
Tanques auxiliares - Jaulas antivuelco - Frenos a disco
Bulnes 1456 CABA - 4865-6461 / 4862-5613
agrestauraciones@hotmail.com

Glasurit festeja su aniversario

130 AÑOS DE ÉXITO.

1888-2018

A brand of

BASF

We create chemistry

El ciempiés de las ru

El Arbus NG4 fue un desarrollo nacional para producir en serie un ómnibus de cuatro ejes.

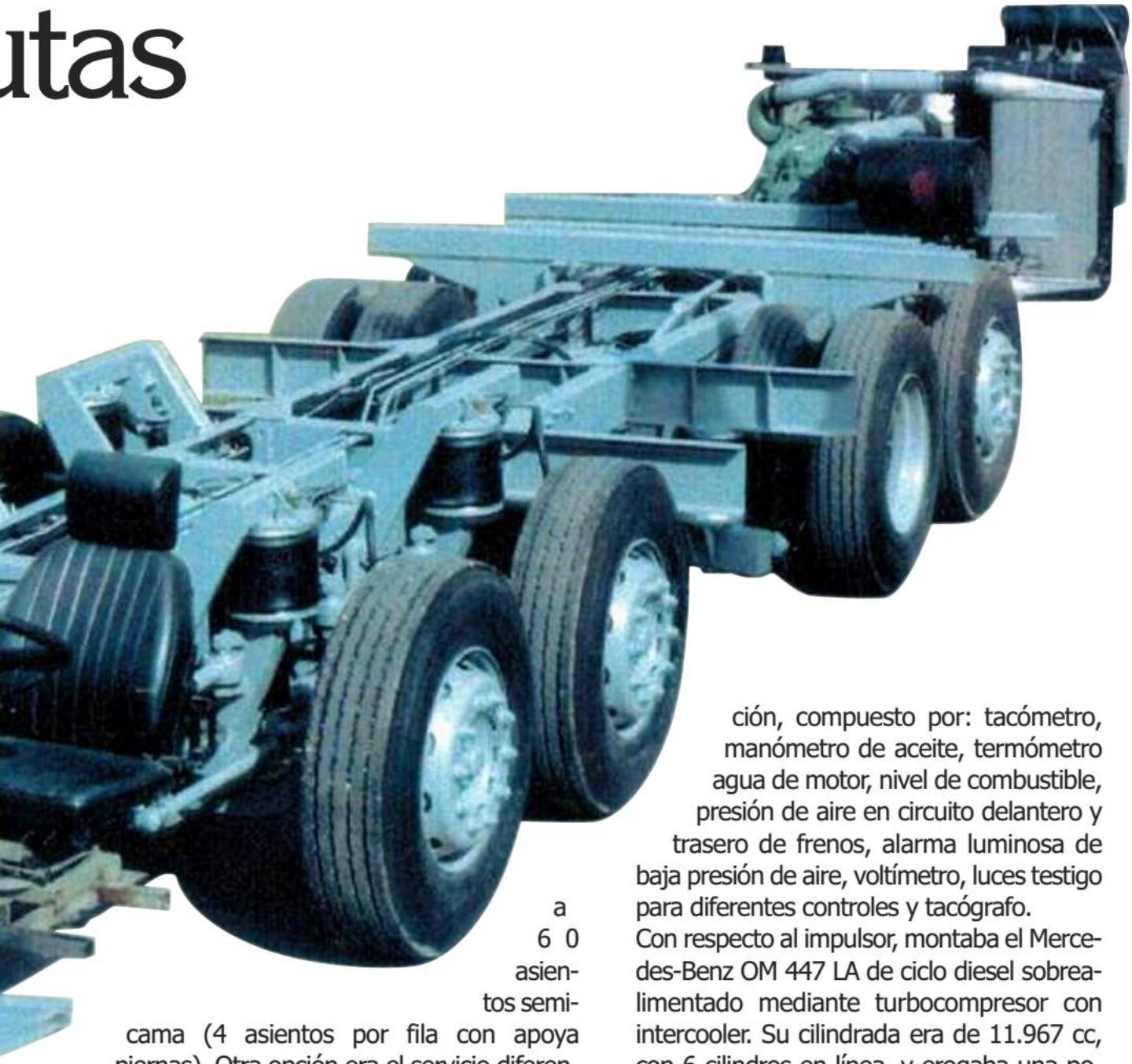
El único chasis de cuatro ejes (los dos delanteros direccionales) fabricado en el país, exceptuando unos pocos de parte del constructor cordobés Zanello, fue el NG4 de Arbus. Brevemente, se puede enunciar que la sigla NG correspondía a "Nueva Generación" y el número posterior (en este caso, el 4) refería a la cantidad de ejes.

Para producirlo, el chasis de serie era enviado a la firma Rossi de Rosario, que era líder en configuraciones 8x2 sobre chasis Mercedes-Benz y Scania, para que desarrollara el 8x2 de Arbus.

En este taller se le colocaba el eje adicional trasero detrás del motriz y se le agregaba el segundo eje delantero. Después de una serie de ensayos, el primer prototipo fue enviado a Metalsur para ser carrozado con una Arrow 405; una vez terminado, siguieron distintos tipos de pruebas y posteriormente se asignó a la empresa Master Bus donde también se siguieron haciendo ensayos.

Para la producción seriada, los establecimientos Eurobus, Metalsur y DIC fueron los encargados de carrozarlos, con la posibilidad de contar con 42 a 55 asientos cama y semicama combinados (filas de 3 y 4 asientos con apoya piernas). Se ofrecía una opción para servicio diferencial clase "A" que disponía de auxiliar de pasaje, baño, bar y minibar, sistema de audio y video con 3 o 4 televisores, aire acondicionado y calefacción. Su capacidad era de 54

utas



a 60 asientos semicama (4 asientos por fila con apoya piernas). Otra opción era el servicio diferencial clase "B" que ofrecía auxiliar de pasaje, baño, bar y minibar, sistema de audio y video con 3 o 4 televisores, aire acondicionado y calefacción. Su capacidad era de 68 a 74 asientos comunes.

El instrumental estaba integrado por un panel montado frente al puesto de conducción, compuesto por: tacómetro, manómetro de aceite, termómetro agua de motor, nivel de combustible, presión de aire en circuito delantero y trasero de frenos, alarma luminosa de baja presión de aire, voltímetro, luces testigo para diferentes controles y tacógrafo.

Con respecto al impulsor, montaba el Mercedes-Benz OM 447 LA de ciclo diesel sobrealimentado mediante turbocompresor con intercooler. Su cilindrada era de 11.967 cc, con 6 cilindros en línea, y erogaba una potencia de 365 cv a un régimen de 1900 rpm. El motor estaba dispuesto en la parte posterior (detrás del eje motriz). El sistema de combustible era de inyección directa, con bomba Bosch, y el sistema de refrigeración líquido (por circulación de agua) completaban un conjunto mecánico acorde al vehículo.

Como dato de interés en este vehículo tan particular de 4 ejes, la tracción era 8x2 trasera. El embrague de tipo monodisco en seco servoasistido de 430 mm de diámetro se acoplaba sin problemas con una caja de velocidades manual ZF S6-1550 de 6 velocidades sincronizadas adelante + M.A.
En cuanto a lo más llamativo (la cantidad de ejes), el primer delantero era direccional rígido en "I" de 51° de rotación de rueda, mientras que el segundo eje delantero también era direccional rígido en "I", pero de 45,5° de rotación de rueda. Y si nos corremos hacia atrás, el eje trasero (diferencial), Eaton serie 23 de engranajes talla de simple reducción y relación 3,08:1, junto con el eje trasero (arrastre) Arbus, de fabricación propia, cerraban el paquete de transmisión.
Para detener a este bólido eran necesarios frenos a tambor en las ruedas delanteras y traseras, con frenos de servicio neumáticos, accionados por aire comprimido de dos circuitos. Cerrando el paquete de frenos, el de estacionamiento/emergencia estaba compuesto de cámaras de resortes liberadas neumáticamente por circuitos independientes en las ruedas traseras.
Y si hablamos de sostener a este NG4, la suspensión neumática pura con pulmones, amortiguadores, ABS, ASR, tanto en los dos ejes delanteros como en los dos ejes traseros, cumplían con su deber.

Para finalizar, podía superar una pendiente máxima del 26 % y alcanzaba una velocidad final de 122 km/h.
El Arbus NG4 fue el último producto de la fábrica rosarina antes de su cierre a fines de los 90. Se produjeron un total de 47 unidades. ⌘

Agradecemos especialmente por su colaboración a Lucas Frigerio Panizo y al Magister en Diseño Industrial Roberto Tomassiello.

Un Arbus NG4 carrozado por DIC. Otras carrocerías fueron realizadas por Eurobus y Metalsur.

Ferrazzi
IGNICION PROFESIONAL
CABLES PARA BUJÍAS

Museo “tuerca”

El Museo del Automóvil Termas de Río Hondo *está emplazado en pleno corazón del Autódromo Internacional de la ciudad termal de la provincia de Santiago del Estero.*

A unos 6 kilómetros del centro de la ciudad está emplazado el Museo del Automóvil Termas de Río Hondo. Inaugurado el 5 de octubre de 2012, es uno de los más nuevos del país. Su ubicación y la posibilidad de poder visualizar la pista a través de sus palcos, en el segundo piso, le dan un toque característico y una impronta propia dentro de un pre-

El Halcón, diseñado por Heriberto Pronello, fue uno de los prototipos más evolucionados que compitió en el TC.

dio de 150 hectáreas homologado por la FIA (Federación Internacional del Automóvil) para desarrollar competencias internacionales. El autódromo recibe la visita anual de las principales categorías nacionales como el Turismo Carretera, Super TC2000, Top Race V6 y Turismo Nacional.

La planta baja está destinada de modo casi exclusivo a los automóviles clásicos y deportivos. La vedette que se roba todas las miradas es el Formula 1 Benetton Renault B196 que condujera el francés Jean Alesi, allá por la temporada 1996.

También se lucen el Halcón de Heriberto Pronello, mentor de uno de los prototipos más vistosos que compitiera en la categoría argentina Turismo Carretera durante las décadas de 1960 y 1970, y una reproducción del Mach 5 de la serie animada Meteoro.

Allí no solo se alojan vehículos. Además, en sus vitrinas, se ostentan trofeos, medallas, material periodístico, copas, plaquetas, buzos antiflamas y cascos de los pilotos nacionales e internacionales más destacados.

La oferta del salón principal se complementa con un simulador que permite "despuntar el

El sueño del pible. El Mach 5, el auto de Meteoro, en escala real.

vicio" de ser volante, microcine y la tienda comercial con su respectivo *merchandising*.
La planta alta cuenta con un bar temático, la exhibición de algo más de 30 motos que datan desde principio del siglo XX: Indian, Harley, Norton, Siambretta, entre otras, y el flamante sector *Café Racer* dotado principalmente de motos de origen inglés y japonés.
En constante crecimiento y expansión, bajo la premisa "La Historia vive en el Museo", visitar esta obra de 2500 metros cuadrados es una cita obligada para los amantes del mundo de los autos y el automovilismo.
Los encargados del museo nos aclaran que funciona de manera dinámica, es decir, sus piezas van rotando periódicamente y se suman nuevas atracciones rodeadas de infografías, videos y material de archivo que se reproduce mediante pantallas Led.
El complejo recibe permanentemente a turistas, *fierreros*, *hobbistas*, entusiastas, alumnos de escuelas de nivel primario y secundario y contingentes de jubilados que no dudan un instante en sacar sus cámaras fotográficas o celulares para llevarse algo más que un mero recuerdo o postal. ⌘

Lo que hay que saber

El museo abre sus puertas de lunes a domingo de 9 a 21 horas en temporada alta (julio y agosto), mientras que en temporada baja lo hace de martes a domingo.
Para más información, consultar la web:
http://www.museoautomovilismo.com.ar/

Un Isetta 300 y un prototipo GT de Crespi Sport

La magia de la Ga

El panorama del mercado automotor argentino de comienzos de los años 60 mostraba un amplio abanico de opciones de vehículos pequeños y económicos. *Autoar hizo su apuesta por ese segmento con la producción bajo licencia del NSU Prinz.*

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

lera

Autoar fue la primera automotriz argentina que se constituyó a partir de la radicación de capitales extranjeros. La empresa, creada por el industrial italiano Piero Dusio, había iniciado sus actividades industriales en diciembre de 1950 con una modesta producción de vehículos utilitarios. La sanción del Régimen de Promoción Automotriz, en 1959, le abría nuevos horizontes y la posibilidad de expandir la producción hacia segmentos más dinámicos y competitivos, en particular, aquellos integrados por modelos pequeños de escasa cilindrada y mínimos consumos. Con ese objetivo, la empresa argentina estableció contactos con NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft Neckarsulm, de Alemania Federal, para producir localmente el pequeño NSU Prinz (Príncipe, en alemán). Este vehículo había logrado una amplia difusión en Europa en la segunda mitad de los años 50. Las negociaciones entre ambas compañías llegaron a buen término y el 8 de agosto de 1959 se firmó un acuerdo de licencia. Poco después, a través de la resolución 174 del 9 de noviembre de 1959, la Secretaría de Industria y Minería aprobó los planes de pro-

ducción del nuevo automóvil, el cual quedaba inscripto dentro de la categoría "B", que incluía a los modelos de cilindrada comprendida entre 190 cc y 750 cc. La fabricación se inició en julio de 1960 completándose, en el primer mes, 255 unidades de las 1.000 previstas para ese año. Los planes estimaban un volumen de producción creciente que alcanzaría 4.000 unidades en 1962, 5.000 en 1963 y 6.000 en 1964.

Para ese entonces las oficinas centrales de la empresa habían sido trasladadas a la calle Viamonte 1693, esquina Rodríguez Peña. La producción se realizaba en unas instalaciones de 7.500 metros de superficie cubierta ubicada en Tigre, provincia de Buenos Aires. Mientras tanto, Autoar había anunciado planes de expansión con la adquisición de un terreno de 17 hectáreas sobre la Ruta 202 en Don Torcuato, donde se construiría una nueva planta industrial.

El Prinz había sido presentado en Alemania en el Salón de Frankfurt de 1957 y rápidamente se transformó en un suceso de ventas tanto en su país como en otros de Europa Occidental. Estaba equipado con un motor bicilindrico de cuatro tiempos, refrigerado por aire mediante turbina centrifuga, dispuesto transversalmente sobre el eje trasero, con un desplazamiento de 583 cc y árbol de levas a la cabeza accionado por el sistema "Ultramax" de bielas excéntricas que eliminaba la transmisión por cadena o trenes de engranajes. Esta disposición se aplicaba en muy pocos autos de la época. El desarrollo de la planta motriz estaba basado en el de la moto Max, un monocilíndrico de 250 cc que erogaba 20 hp.

Tres eran las versiones ofrecidas, NSU Prinz I, NSU Prinz II y NSU Prinz 30, las cuales se

El perfil casi simétrico del NSU Prinz inspiró el apodo de "Galerita".

diferenciaban por la potencia erogada por sus motores de 24 hp (I y II) y 34 hp (30), lograda mediante diferentes relaciones de compresión: 6,3 :1 y 7,6 :1, respectivamente. Otras modificaciones menores se encontraban en la ornamentación de las carrocerías, el modelo 30 presentaba una terminación en dos colores y techo corredizo opcional.

Como muchos autos de su categoría, el encendido estaba confiado a una dinamo-arranque Dynastart que funcionaba con una batería de 12 voltios de 24 amperes.

La transmisión era sobre el eje trasero mediante una caja de cuatro velocidades y un embrague monodisco seco de accionamiento mecánico. Solo en el Prinz 30, los cambios eran totalmente sincronizados. El motor, la caja y el diferencial formaban un solo bloque. La suspensión era independiente en las cuatro ruedas. Adelante, a brazos transversales triangulares y amortiguadores hidráulicos telescópicos coaxiales. El puente trasero presentaba semiejes oscilantes con doble cruceta y juntas universales de goma, amortiguadores hidráulicos telescópicos coaxiales y resortes helicoidales de largo recorrido.

El Prinz era un pequeño sedán de dos puertas con capacidad para cuatro pasajeros. La carrocería, estampada en acero, era del tipo autoportante. El piso constituía la pieza fundamental de la estructura, estaba nervado transversalmente y reforzado longitudinalmente por una viga estampada y soldada que, a su vez, servía como canal para los cables del circuito eléctrico y de accionamiento

los comandos de frenos, embrague y varilla de transmisión de la palanca de cambios. También se utilizaba como conducto del aire caliente de la calefacción. Las reducidas dimensiones del auto eran de sólo 3.145 mm de longitud total, 2.000 mm de distancia entre ejes, 1.200 mm de trocha, 1.420 mm de ancho y 1.350 mm de altura. A diferencia del modelo alemán, el NSU local incorporaba en su frontal la palabra Autoar en tipografía cursiva. Su adaptación a nuestro medio incluía un paragolpes de una sola pieza reforzado por las típicas uñas-defensas. En el modelo nacional los guardabarros delanteros y la tapa del motor (en algunas unidades) estaban construidos en resina reforzada. La escasa inclinación, tanto del parabrisas como de la luneta, la altura del techo y la extensión casi simétrica de las tapas del baúl y el capot le daba al perfil una particular proporción que el público no tardó en asociar con una galera, de allí su apodo de "La Galerita".

Con un peso de 500 kilos obtenía una muy buena relación peso-potencia que lo convertía en el vehículo más ágil de su categoría, pero sus prestaciones eran modestas. La velocidad máxima del modelo 30 era de alrededor de 120 km/h, mientras que la versión base alcanzaba los 100 km/h. Su mayor virtud estaba en el consumo estimado en 6,2 litros cada cien kilómetros en el modelo Prinz 30. Con los 25 litros que cargaba el tanque de combustible, alcanzaba una autonomía de 360 kilómetros. En la versión base los consumos eran aún más bajos. Según el fa-

Asientos delanteros individuales, de regulación longitudinal y respaldos reclinables. Los huecos de las puertas se aprovechaban para alojar mapas y objetos (izq.). El instrumental lo integraba el velocímetro y luces testigo de encendido, presión de aceite y nivel de combustible (abajo).

Las manijas para el accionamiento de los sencillos mecanismos de apertura de las ventanillas y el ventilete (der.). Como en muchos vehículos pequeños de la época, el espejo retrovisor se ubicaba en el centro del panel de instrumentos (derecha, abajo).

En las pistas

Las cualidades de agilidad le daban al NSU Prinz una sensación *sport*, aunque lejos estaba el autito de pretensiones deportivas. Sin embargo, el modelo intervino con éxito en tradicionales competencias argentinas de los años 50 y 60. La "Galerita" debutó en el Gran Premio Standard de 1958 en la categoría A (limitada a los autos de menos de 1200 cc) con los pilotos Antonio y Pedro Von Döry, quienes pilotaron un Prinz II (Nº 101).
A partir de la edición de 1959, se creó un equipo oficial presentado por Autoar y con apoyo de la NSU de Alemania. Ese año, Juan Manuel Bordeu se adjudicó el primer puesto en la categoría con un Prinz III. El éxito se repetiría en las dos ediciones siguientes bajo el comando de Gianmarco Dolce (1960) y Heriberto Bohnen (1961).

Heriberto Bohnen en un Gran Premio

Muchos de los destacados pilotos de los años 60 y 70 debutaron en el automovilismo al volante de alguna galerita, entre ellos Jorge Cupeiro, Roberto y Miguel Angel Galluzzi, Miguel Jantus, Norberto Castañón y Rogelio Scaramella.
A partir de 1962, las galeritas cedieron su lugar, para representar a la marca, a los más grandes y potentes Sport Prinz.

bricante, en ruta horizontal a una marcha constante de 50 km/h consumía 3,6 litros cada 100 km; a 70 km/h, 4,0 litros cada 100 km y a 80 km/h, 4,6 litros cada 100 km. En este último caso, se estimaba que la autonomía podía superar los 500 kilómetros. Con su habitáculo totalmente ocupado, el tanque lleno y un equipaje de 9 kilos, alcanzaba un reparto de carga ideal de 50 % sobre cada uno de los ejes. El equipaje se alojaba en el frontal del auto, en un espacio racionalmente diseñado donde la rueda de auxilio se ubicaba en posición vertical y transversal sobre el extremo delantero. Por debajo del piso se ubicaba el tanque de combustible.
El Prinz calzaba neumáticos de 4,40 x 12" y su marcha se frenaba mediante un sistema hidráulico que accionaba sobre cuatro campanas de fundición gris con aleteado longitudinal para refrigeración.
Su sencillo equipamiento constaba de un equipo de calefacción y ventilación. Sobre el tablero se encontraba el cuadrante combi-

El motor bicilindrico de 583 cc y árbol de levas a la cabeza desarrollaba 34 hp (der.). Envolventes vidrios traseros con ventilete (abajo). El baúl delantero alojaba a la rueda de auxilio en posición vertical (derecha).

nado velocímetro – cuentakilómetros, llave de encendido y de accionamiento del limpia parabrisas. Luces testigo de encendido, presión de aceite, nivel de combustible completaban el cuadro. El centro del tablero presentaba una depresión para poder instalar un equipo de radio en forma opcional. Sobre el volante se encontraban las palancas para el comando combinado de la bocina, bocina-luz e indicador de giro.

Los asientos delanteros eran individuales, de regulación longitudinal, con respaldos reclinables y delgados para dar acceso a las plazas traseras. El habitáculo denotaba simplicidad y economía. Los vidrios de las puertas eran planos y se abrían parcialmente deslizándose en sentido horizontal. La falta de mecanismos de subir y bajar permitía aprovechar el hueco de las puertas como espacio para alojar mapas y objetos en amplios bolsillos de chapa. Los vidrios traseros eran envolventes y fijos; en su parte delantera presentaban un práctico ventilete que permitía la entrada y renovación del aire de la parte posterior de la cabina. La extensa superficie vidriada le otorgaba una excelente visibilidad en todos los ángulos.

Dentro de la oferta de modelos económicos y pequeños, el NSU Prinz se destacaba por integrar el primer escalón de precios en su categoría. En 1961 se lo comercializaba a $247.500, un valor que lo hacía muy competitivo frente a sus rivales directos como el De Carlo 700 ($278.000), Isard Royal 700 ($279.500) y Citroën 2 CV ($255.000).

Pero la vida industrial de este pequeño vehículo en Argentina fue muy breve y estuvo fuertemente condicionada por la comprometida situación de las finanzas de su fabricante. La producción cesó en 1962, alcanzándose un total de 2.432 unidades. Poco tiempo después, en marzo de 1963, los accionistas de Autoar dispusieron la liquidación y el cierre final de la empresa ante las continuas pérdidas económicas y la delicada situación financiera de la sociedad. ⌘

NSU Prinz 30. Arte digital por Gustavo Feder

Los autos de *El Á*

Históricos autos de producción nacional *se lucieron en el film de Luis Ortega basado en la vida de Carlos Robledo Puch.*

El 9 de agosto pasado se estrenó *El Ángel*, película nacional que seguramente será una de las más exitosas del año. Sin entrar en cuestiones cinematográficas -no es el objetivo de esta revista- sí es justo destacar el impecable trabajo de recreación de época que tiene a muchos de nuestros queridos clásicos como protagonistas de las disfrutables escenas que se desarrollan en la vía pública. Fiat 1500, Falcon, Chevrolet 400, Valiant II, III y IV, Rastrojero, Peugeot 403, SIAM Di Tella y, por supuesto, Torino, entre otros, se destacan por sus más que convincentes actuaciones.

El Peugeot 403 de Guillermo Rábago en la escena del control policial

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Guillermo Rábago / Martín Greco / Eduardo Nolazco

ngel

Mientras algunos quedaron relegados a pasivos roles de reparto, otros tuvieron la suerte de "robar cámara" como medio de transporte oficial de Carlitos (Lorenzo Ferro) y Rubén ("Chino" Darín) en sus crueles raides delictivos. También hay que lamentar algunas víctimas (además de las que se cobra el protagonista) como un Valiant III entregado en sacrificio bajo las llamas.

Autohistoria entrevistó a algunos de los "protagonistas" del film o, mejor dicho, a sus dueños quienes nos contaron detalles de la cocina de las escenas en las que participaron.

Guillermo Rábago es un habitué de las producciones nacionales e internacionales de cine, tv y publicidades donde se recrean situaciones de época. Con sus dos Peugeot, un 403 de 1963 y un 404 de 1976, ha participado en numerosas novelas y miniseries para Ideas del Sur, Canal 7 y Canal 11. Sus "yeyos" se lucieron en películas como *Gatica "El Mono"*, *Valentín*, *Llámame Francisco* y *Koblic*, entre otras.

En *El Ángel*, el 403 aparece en una escena que reproduce un control policial en la localidad de Martínez. La escena demandó dos jornadas de filmación y le "exigió" al protagonista solo un cambio de chapas patente. Aunque la aparición es breve, Guillermo no oculta su satisfacción por haber sido convocado: "en realidad, se ve por unos pocos segundos. Pero es de todas maneras una satisfacción personal ver el auto en pantalla". El dueño de los Peugeot elogia el trabajo de la producción. "La recreación de la época es excelente. Lo sé porque la viví en mi juventud", afirma categóricamente. Rá-

bago no solo disfruta de ver sus autos en pantalla sino también de la experiencia de filmar que según nos cuenta es "muy entretenida y en buena compañía de actores conocidos por mí. Ya llevo años haciéndolo con los dos autos y no me canso de llevarlos".
Para Martín Greco, el film de Luis Ortega significó una oportunidad para el debut cinematográfico de su Fiat 1500 Coupé 1967. A través de un conocido fue convocado a participar. La escena en la que participó transcurrió en el barrio de Constitución. Allí los protagonistas salen de un hotel para subirse a un Fairlane bordó que los esperaba en la puerta. Pocos metros atrás, estacionado, aparece brevemente la trompa del "milqui". La escena se rodó en un solo día y, al igual que el 403, el único cambio del auto fue la colocación de placas patentes de la época.

"Vi la película. La cupé aparece solo unos segundos, pero para mí esos segundos fueron muy especiales", cuenta orgulloso Martín para quien "es excelente la recreación de la época en cuanto a vestuario, locaciones y vehículos utilizados. La experiencia fue muy divertida, ya que el cine es un mundo mágico", comenta.
Eduardo Nolazco es un amigo de Autohistoria y de Expo Auto Argentino. Su premiada Rambler Ambassador Cross Country 1967 no podía estar ausente de

La "Cordobesa" y otros clásicos nacionales en una agencia de San Justo (abajo). Otro Ambassador y el detalle del montaje de la estructura para sostener la cámara (der.).

El Fiat 1500 Coupé de Martín Greco en la puerta de un hotel de Constitución. Delante, el Fairlane que abordarán los protagonistas.

esta película tan precisa en detalles. La "cordobesa" fue convocada para participar de una escena en la que "Carlitos", junto a sus cómplices, van a una agencia de autos simulando la intención de comprar uno cuando, en realidad, la intención era estudiar el lugar para un próximo robo. La recreación fue realizada en una concesionaria abandonada ubicada en el Camino de Cintura, en San justo. Allí la rural aparece acompañada de un Valiant II y un Valiant IV, entre otros históricos nacionales.

Aunque, lamentablemente, la escena en la que interviene quedó fuera del film, la experiencia para Eduardo fue "muy interesante y recomendable para el que tiene tiempo y necesita recursos económicos y, claro está, que tenga un buen clásico". Al igual que sus colegas, coincide en apreciar la recreación que "estuvo muy bien lograda, no solamente por los vehículos sino también por la ambientación y vestimenta de los actores".

El Ángel nos brinda la posibilidad de espiar los primeros 70 a través de la ventanilla de un clásico argentino. Solo eso justifica sentarse en la butaca para apreciar el entorno de una adrenalínica época de nuestra historia.⌘

Vittoria Rossa

Por segunda vez en su historial, *una Ferrari de competición se llevó el deseado* Best of Show *de la muestra de autos y motos clásicos más importante de Latinoamérica.*

En 2016 Autoclásica quebró con la tradición de premiar autos de lujo para reconocer a modelos con palmarés deportivos. En aquella edición, la Ferrari 250 LM de 1964, propiedad de "Goyo" Pérez Companc, se llevó el *Best of Show*. Dos años más tarde, marca y propietario volvieron a celebrar. Esta vez, una Ferrari 340/375 MM Berlinetta de 1953 se alzó con el máximo reconocimiento que otorga la organización. Tal como ocurriese en aquella edición, desde la mañana del viernes 12 los rumores del boulevard del jardín del Hipódromo de San Isidro lo daban ganador en primera vuelta. Y así fue. Sin sorpresas, con justicia. El deportivo italiano, del cual se fabricaron solamente tres ejemplares, acredita méritos suficientes como un triunfo en las 24 Horas de Spa de 1953, pilotado por Nino Farina y Mike Hawthorn, además de un quinto lugar en las 24 Horas de Le Mans de ese mismo año. El auto ganador resultó elegido en una terna finalista integrada, además, por un Vauxhall 30/98 Sport Tourer de 1925 y un Packard Dow Cowl 645 Sport Phaeton de 1929.

En su 18ª edición, los ejes temáticos de Autoclásica giraron en torno a los 70 años de las marcas Porsche y Land Rover, además de un homenaje al Mercedes-Benz 300 SL.

Para celebrar los 70 años de la marca deportiva alemana, algunos ejemplares del modelo 356, en versiones roadster y cupé, fueron dispuestos en la rotonda de acceso peatonal. Completaron la muestra una buena variedad de 911, además de un 924 y un 928.

Los todo-terreno ingleses ocuparon un espacio cercano al ingreso del predio, con unidades que databan de comienzos de los años 50 hasta contemporáneas.

Una muy buena iniciativa fue exponer algunos de los *Best of Show* de ediciones anteriores, tanto automóviles como motos.

Para los amantes de los autos de competición, la organización dispuso de la carpa de "Leyendas Mundiales" donde se exhibieron la Ferrari ganadora junto al REO de Ernesto Blanco y el Talbot Lago con el que Juan Manuel Fangio se adjudicara las 500 Millas de Rafaela de 1950. En la carpa de autos de competición nacional se pudo disfrutar de

Dos de los ejes convocantes de Autoclásica 2018. Los 70 años de Land Rover y Porsche.

glorias del Sport Prototipos y del Turismo Carretera como el Huayra Spyder y el Halcón de Pronello, las Liebres 1 1/2, II y III del mismo diseñador, la Garrafa de Andrea Vianini y los Berta SP y LR. Cupecitas históricas, cupés Torino y Dodge y un Dodge 1500 de TC2000, que pilotara Jorge Omar del Río, completaron el panorama del automovilismo criollo. Los autos de producción nacional tuvieron una presencia importante y fueron aportados tanto por expositores particulares como por clubes. En el césped del boulevard se destacaron tres impecables Valiant II que compartieron cartel con otros emblemáticos

Festejos paralelos

Por fuera de los temas convocantes oficiales, se celebraron dos aniversarios de significativa importancia para nuestra historia automotriz. Para recordar los 70 años del lanzamiento internacional del 2CV, el Citroën Club Buenos Aires reunió en su stand una importante colección de unidades nacionales del icónico modelo, entre los que sobresalió una AZUP de 1963, la particular versión pick up que brevemente se produjo en el país.

Citroën AZUP, la pick up del 2CV

50 años del Peugeot 504

Por su parte, el Club Peugeot Clásicos de Argentina festejó el 50 aniversario del 504. Para ello exhibió ejemplares nacionales y franceses del exitoso modelo. Entre ellos se destacaron dos versiones TN, de 1977 y 1984, y una cupé y un cabriolet, las exquisitas interpretaciones deportivas que Pininfarina realizó sobre el producto galo.

Premiados nacionales

Dentro de los numerosos premios que otorga Autoclásica, hay algunos reservados de manera exclusiva a los vehículos de fabricación nacional.
Estos fueron los ganadores de cada categoría:
Competición Argentina: Berta SP 1972
Turismo Carretera: Cupe TC Chevrolet Baufer 1964
Artesanía Argentina: Jaguar C 1950
Industria Argentina Origen Europeo: Peugeot 504 TN 1977
Industria Argentina Origen Americano: Valiant V200 1962
Fuera de las específicas, cuatro vehículos nacionales se adjudicaron sus categorías:
Microcupé: Dinarg D200 1962
Premio Classic & Sports Cars Magazine: Huayra Spyder Pronello – Ford 1970
Vehículos Comerciales: Chevrolet C10 Pick Up 1965
Premio Transporte Público: Mercedes-Benz LO 1112 carrocería La Favorita 1970

Pronello y el reconocimiento a su Huayra Spyder

modelos como Torino, Coupé Chevy Serie 2, Chevrolet 400, Torino 380, Rambler Classic, Fiat 600, Fiat 1500, Dodge Coronado y Valiant III. Utilitarios como una Ford F-100, Estanciera, Baqueano 500 y Chevrolet C-10 reforzaron la presencia local. Las unidades del Museo del Colectivo aportaron, como siempre, la cuota policromática y nostálgica. Una de las notas de color pudo disfrutarse el sábado con la llegada de más de 80 Mini que formaron parte del XII Encuentro Internacional de Clubes Mini. Unidades provenientes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay desfilaron por las calles de los jardines del hipódromo.

Autoclásica también destina un lugar especial a las dos ruedas clásicas. En el Barrio de las Motos se combinaron unidades históricas con las contemporáneas que se comercializaban en los stands de las marcas. En esta categoría el *Best of Show* fue para una MV Agusta 500 Four.

Como era previsible, la compleja situación económica por la que atraviesa el país

Importante presencia de clásicos nacionales, como este Dodge Coronado de 1970 (izq). Los rivales de la Ferrari ganadora: El Vauxhall de 1925 y el Packard de 1929 (der.).

afectó la cantidad de modelos exhibidos. Algunos huecos en lugares claves dejaron la sensación de que hubo menos unidades que otras veces. Situación similar se vivió en el *autojumble*. No obstante, la calidad y diversidad de la muestra se mantuvo en el nivel de excelencia de ediciones anteriores. El sol acompañó durante los cuatro días para darle el marco ideal que esta fiesta del auto clásico merece. ⌘

LA historia del TORINO es un MotorLibro
LA historia de IKA es un MotorLibro
LA historia del FERROCARRIL en Argentina
también es un MotorLibro

ENCONTRÁ MÁS

MOTORLIBROS
en LENGUAJE CLARO

www.lenguajeclaro.com

@lenguajeclaroed (011) 15-5955-3151 info@lenguajeclaro.com

FIAT

Perfume a Coronad

La mente tiene esos vericuetos que nos hace recordar olores. Por eso, cada tanto, mi cerebro me trae un aroma que no he olvidado casi 50 años más tarde: el olor del tapizado de un Dodge Coronado Automatic.

A veces pienso cómo la mente de un chico de unos 10 años rememora el olor del tapizado de vinilo de un auto cero kilómetro, del año 1970.

Ese olor ha perdurado por años en mi cabeza.

Ahora que escribo estas líneas el aroma a tapizado nuevo, sin uso, invade mi mente. Incluso me parece oler ese tapizado de un color gris. Como el color de la carrocería. Todo era nuevo y asombroso para un chico en el año 1970.

Recuerdo esa tarde, que era lluviosa, porque a la mañana iba a la escuela primaria

lo

Cornelia Pizarro. Lo que no recuerdo si era invierno, u otoño. Pero era una tarde gris, como el Coronado Automatic.

Muchos le dijeron, a mi padre, que era de buena suerte la lluvia para sacar un auto cero kilómetro, no fue este el caso... Hasta creo que mi viejo jugó al 39, la lluvia, a la quiniela, pero no ganó...

Todo era nuevo para mis ojos de chico. No sólo por ese aroma del tapizado que me acompaña desde hace tantos años. El sonido de las puertas al cerrar. La palanca de cambios, en realidad la selectora de la caja automática. Algo nuevo para mí y casi desconocido para un argentino.

Entre el cúmulo de papeles, revistas y folletos que hay sobre mi escritorio debe estar la factura de compra del Dodge Coronado Automatic. Ahí figuran los opcionales que traía. Como la dirección hidráulica y el aire acondicionado.

Lo que se dice, un auto de lujo. En especial para la década del setenta en Argentina. Ya tener caja de cambios automática era una gran diferencia en aquellos años. El aire acondicionado hacía una diferencia con el resto de los autos argentinos.

Por mucho tiempo el olor a tapizado nuevo estuvo presente dentro del habitáculo del Coronado. Era como su marca indeleble. Al abrir cualquiera de las cuatro puertas la fragancia del vinilo nuevo me invadía las narinas. Tal vez por eso que es que tengo grabado a fuego ese aroma en mi mente. Sino no se explica el porqué de ese oloroso recuerdo.

Tengo algunos recuerdos de viajes en el Coronado. No muchos porque el patrón de mi padre no lo conservó mucho tiempo. En realidad, lo había comprado con caja automática para manejarlo él los fines de semana.

Era un abogado, mi padre, que era su chófer, lo llevaba a su casa quinta todos

los fines de semana. En un domingo tuvo la idea de salir a pasear con el Coronado. Cuando mi viejo fue a buscar el auto, a la tardecita, se lo encontró todo embarrado. El patrón de mi padre se había ido dentro de una zanja por una mala maniobra. Fue debut y despedida de las salidas de fin de semana del abogado. Nunca más le pidió a mi padre que le dejara el Coronado para usarlo.

Algo que no logro recordar es el porqué acompañé a mi padre a retirar ese Dodge Coronado Automatic. Tal vez porque mi madre no me podía cuidar, o fue una promesa de mi padre. Por aquello que si le prometiste algo a un niño más te vale cumplirlo.

Sí me acuerdo que al salir de la concesionaria fuimos directo a la primera estación de servicio. Tenía poca nafta en el tanque, un clásico de la compra de un cero kilómetro. Lloviznaba cuando salimos así que mi viejo tuvo que estrenar los limpiaparabrisas.

El habitáculo me parecía enorme para mí que era un chico, encima de estar invadido por el aroma a tapizado nuevo. Ese olor que sigo recordando, como si estuviera dentro del habitáculo del Coronado. Es algo repetitivo, pero ese olor no me deja desde que me subí al Coronado. Como algo cíclico, cada tanto, aparece en mi mente y ahí se queda. El aroma del tapizado nuevo de vinilo.

Pero en realidad no es solo ese olor. También recuerdo las alfombras plásticas que resguardaban el alfombrado del piso del Coronado. Así que a veces mi cabeza tiene un cóctel de olores de

auto nuevo, a estrenar. Mezclado con las sensaciones de haber sido testigo de sacar de la concesionaria un auto cero kilómetro. Incluso recuerdo que viajé en el asiento delantero. No eran épocas donde la seguridad se tomará muy en cuenta y un chico de 10 años podía ir sentado como acompañante.
La imagen de la guantera también la tengo grabada en mi mente. La tenía enfrente de mí mezclada con el olor del Coronado. Perfume a Coronado podía ser la mejor definición. Porque eso era. No sólo un aroma sino que era algo más: una sensación.
El paso de las décadas me ha hecho reflexionar sobre cómo mi vida está marcada de símbolos fierreros. Desde vivir al lado de una estación de servicio Esso hasta jugar con mis autitos de colección Matchbox. Todo han sido marcas en mi vida, como el perfume del Coronado.

Esas marcas tardé en descubrirlas. Tal vez necesitaba vivir más y tener más contacto con los viejos autos que supimos conseguir. Como ese contacto inicial con el Dodge Coronado Automatic. Algo que me sigue acompañando pese a la cantidad de años que pasaron desde 1970.
Creo que el perfume a Coronado no se irá nunca de mi mente. Cada vez que veo alguno, por la calle, en una exposición, o en un encuentro, el perfume a Coronado invade mi mente. Espero con ansías que siempre sea así. ⌘

Buzonela
buzonela.com
Alquiler y venta de buzones entelados
Área de cobertura CABA y alrededores
consultasbuzonela@gmail.com
4664-6563 / 15-5496-9640

Mejorando la espe

Luego de dos décadas de liderazgo, *Renault lanzó la segunda generación del Kangoo. Autohistoria probó la versión "Stepway", la más deportiva y familiar.*

Renault tiene una larga historia en lo que hace a furgones con aplicaciones mixtas, tanto para carga como para pasajeros. Este tipo de plataformas flexibles está presente desde que el Renault 4, nacido como automóvil de pasajeros, evolucionó naturalmente hacia una furgoneta cerrada. El tipo de aplicación permitía la anexión de una segunda fila de asientos y agregar zonas vidriadas en el volumen destinado a cargas, por lo que una cuadrilla de obreros o una dotación de personal podían trasladarse hacia el lugar de trabajo, junto con sus herramientas y demás vituallas.

El manejo del espacio interno, y especialmente de la altura interna, tanto para los ocupantes como para carga voluminosa, la convirtió en una

Nota y fotos: Freddy Pereyra

ecie

opción muy tentadora, ya que con una cilindrada pequeña y una economía operativa frugal, se podía tener un transporte de cargas y personas muy accesible. La irrupción de la familia 4F vino a cubrir una necesidad en las Pymes y en los negocios familiares. Casi sin rivales del mismo porte, Renault fue líder de

Excelente acceso al habitáculo por sus dos puertas traseras corredizas. Las bandejas traseras son una exclusividad del Stepway.

este tipo de productos, logrando una extraordinaria longevidad. Su configuración, tipo coche en la zona delantera y tipo furgón en la zona trasera, con un notable ensanchamiento de la carrocería, sería una marca que imitarían otros fabricantes europeos.

Generalmente, un modelo de entrada de gama era el candidato a convertirse o a evolucionar como furgón, manteniendo su estructura monocasco, recibiendo un portón o abertura trasera de grandes dimensiones, y reforzando su suspensión para tener mayor capacidad de carga, tanto en peso como en volumen. Así, con una inversión acotada, pero efectiva, la marca se hacía de una categoría de vehículo muy demandada.

Este concepto cambiaría radicalmente a mediados de los noventa, cuando Renault desarrolló el modelo Kangoo, un utilitario nacido como tal, sin derivarlo de ningún modesto auto de turismo. Quiere decir que la característica de "parte coche/parte furgón" cesó definitivamente, causándose una revolución en la concepción de la plataforma. El nuevo utilitario del rombo fue pionero en la disposición de la puerta corrediza lateral, primero en ubicarla del lado del acompañante, y luego, con la opción de doble puerta lateral. El espacio interior ganó notablemente en volumen y lugares para objetos personales o papeles, convirtiendo al coche en una verdadera oficina rodante. El Kangoo se convirtió en el vehículo ideal para el emprendedor y el empresario Pyme argentino. Su fabricación y venta alcanzó niveles record, obtuvo el liderazgo durante 18 años en la versión furgón y 10 años en la de pasajeros, con una extraordinaria participación en el mercado que alcanzó picos del 50 % y 65 %, respectivamente. La primera generación se produjo con leves *restylings* y actualizaciones a lo largo de 20 años. La planta cordobesa resultó ser una de las últimas de Renault en todo el mundo que continuaba con el modelo. A fines de marzo de este año, luego de producirse 374.591 unidades, partió de la línea de montaje de Santa Isabel el último ejemplar de la primera serie para dejar paso al sucesor.

La marcada caída del techo y la curvatura lateral favorecen la aerodinámica del Nuevo Kangoo.

Nuevo Kangoo

Un mes más tarde llegaba a los concesionarios el Nuevo Kangoo. Esta generación recoge el guante de su venerable antecesora. Pero mientras en Europa el Kangoo es una evolución y modernización basada en la primera serie, en Argentina utiliza la plataforma de los modelos Logan/Sandero, que actualmente se producen en Santa Isabel. La fabricación de la nueva serie implicó una inversión de 100 millones de dólares en la planta cordobesa.

Para el mercado regional, Renault concibió una amplia familia de productos que integra variantes furgón y de pasajeros. El lanzamiento se produjo de manera escalonada. Primero, las versiones furgón: Profesional, Confort y Emotion y a partir de junio llegó la gama de pasajeros: Life, Zen y Stepway.

El vehículo original es un Dacia Dokker y tanto sus prestaciones como su concepción lo convierten en un digno sucesor de la estirpe 4 F / Kangoo, aunque para los puristas de la marca el origen rumano del utilitario es algo difícil de asimilar. Sin embargo, y más allá de este prejuicio, el Nuevo Kangoo no solo mantuvo todas las cualidades de su predecesor sino que incorporó notables mejoras en equipamiento, confort, motorizaciones y dimensiones.

Renault ofrece dos opciones de motorización, el nuevo impulsor nafta 1.6 SCe de 114 cv y un nuevo diésel 1.5 dCi de 89 cv. Las motorizaciones se combinan con una caja manual de cinco velocidades.

El Nuevo Renault Kangoo resultó 50 cm más largo que su predecesor (4.500 mm contra 3.995 mm) y 10 cm más ancho (1.760 mm contra 1.663 mm), además de contar con una distancia entre ejes 20 cm mayor (2.808 mm contra 2.600 mm). Este incremento dimensional determinó un amplio volumen de 3,3 m3 y una longitud de carga de 1,87 m. Su capacidad de transporte es de 750 kilos.

Pero si en algo se destaca esta nueva generación es en materia de equipamiento, confort y seguridad. Todas las versiones cuentan con control de estabilidad, control de tracción, asistencia al frenado de urgencia, asis-

tencia de arranque en pendiente, distribuidor electrónico de fuerza de frenado y cinturones inerciales de tres puntos en todas sus plazas. Único en su categoría es el sistema multimedia Media NAV con pantalla táctil de 7". Completan el equipamiento el sensor de estacionamiento trasero, combinado con la cámara de estacionamiento trasera, computadora de abordo, espejos exteriores eléctricos y dos importantes ayudas a la conducción como el regulador y limitador de velocidad, entre otros dispositivos.

Stepway, un toque sport y familiar

El Kangoo que probó Autohistoria corresponde a la versión Stepway, la más equipada y deportiva de todas. Es la variante más "auto" de toda la línea a punto tal que la propia Renault lo incluye en su web dentro de la categoría de automóviles y no en la de utilitarios. El Stepway es la versión que maximiza la amalgama entre un confortable vehículo de pasajeros con uno de carga. Conserva toda la practicidad de los furgones y suma confort y equipamiento, además de un "look" absolutamente personal y distintivo.
Exteriormente se destaca por su exclusivo color Naranja (EAU) y detalles como las barras de techo longitudinales, paragolpes delanteros color carrocería con luces antiniebla integradas, faros traseros antiniebla, llantas de aleación de 16" "Panache" con neumáticos 195/55 R16, parrilla con detalles cromados, pasaruedas y moldura lateral en plástico negro. La identificación "Stepway" en tipografía imprenta se ubica en las puertas delanteras.
En el habitáculo suma prácticos bolsillos portamapas en el respaldo de los asientos delanteros que se suman a los múltiples portaobjetos funcionales y ergonómicos ubicados en los paneles de puerta, panel de instrumentos y parte delantera del techo. Un detalle distintivo y funcional es la mesita estilo avión con portavasos en el respaldo de los asientos delanteros. Tratándose de un vehículo familiar, incorpora un espejo de niños con un diseño de ojo de pez que permite visualizar en su totalidad a las plazas traseras. Los asientos son exclusivos para esta versión, los tapizados disponen de una textura que se combina con una costura engamada con el color de la carrocería. Los traseros son rebatibles en proporciones 1/3 - 2/3, lo que permite incrementar el volumen de carga hasta 3000 dm3. El acceso a este espacio se facilita tanto por las dos puertas laterales co-

rredizas como por las traseras de configuración asimétrica con apertura de 90° y 180°. Los levantacristales del conductor incluyen la función "One Touch", en tanto que las ventanillas de las puertas traseras son de apertura parcial basculante.

Sensaciones de manejo

La posición de manejo es relativamente alta y permite optimizarla mediante controles longitudinales y verticales como la regulación de altura del asiento con dos posiciones (40 mm de ajuste) y la regulación de altura del volante. Para mayor confort en los viajes largos dispone de apoyabrazos, una exclusividad de este segmento.

En todas sus versiones, el Nuevo Kangoo está equipado con dirección electro-hidráulica que minimiza el esfuerzo para el giro en la conducción urbana y otorga mayor control en ruta o en altas velocidades.

El modelo que recibió Autohistoria estaba equipado con el motor naftero de 1.600 cc. Lo probamos a lo largo de más de 1.400 kilómetros por tramos urbanos, ruta abierta y caminos de tierra. En ciudad se mostró ágil y maniobrable, en tanto que en ruta tuvo un comportamiento muy estable ante los vientos laterales, a pesar de sus 1,8 metros de altura. Juegan a favor la aerodinámica de la carrocería y el diseño de la suspensión, exclusiva para las versiones de pasajeros, que incorpora una barra estabilizadora en el tren trasero para reducir el efecto de rolido. En ruta, a velocidades de 110/120 km/h, se destacó por su buena insonorización, mientras que su hermeticidad garantizó que ninguna partícula de polvo ingresara en su habitáculo en los caminos de tierra.

El consumo promedio, combinando tramos urbanos y ruta, arrojó 8,4 litros cada 100 kilómetros (11,9 km/litro), un poco más que los 7,6 litros que señala el folleto oficial.

Conclusiones

Con el Nuevo Kangoo, Renault redobló la apuesta para liderar su segmento. A los sólidos argumentos que supo sostener durante dos décadas, la nueva generación sumó mayor equipamiento, seguridad, confort y prestaciones. La versión Stepway, en especial, es un vehículo casi sin rivales en el mercado local. Es el medio de transporte ideal para una familia que reparte su tiempo entre las obligaciones laborales y el esparcimiento, con espacio para todo y para todos. ⌘

El equipamiento distingue al Nuevo Kangoo de sus rivales como el sistema multimedia, el navegador satelital y la cámara de estacionamiento trasera. El volumen de carga puede ampliarse hasta 3000 dm3. Detalles distintivos del Stepway: espejos con regulación eléctrica, parrilla con detalles cromados, faros antiniebla integrados al paragolpes y barras de techo longitudinales.

En el marco del Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires, *se presentó el libro Un Siglo de Autos Argentinos.*

Una vez más, el Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires ofreció sus cómodas instalaciones para la presentación de un libro de historia sobre los autos argentinos. En esta oportunidad se trató de "Un Siglo de Autos Argentinos de Autos Argentinos. De los pioneros a la producción seriada", de Gustavo Feder. Con un auditorio colmado, el autor brindó detalles sobre el contenido de la nueva publicación y pudo intercambiar ideas y opiniones con los asistentes, además de firmar algunos ejemplares. Entre el público se destacaron ex alumnos de los cursos de historia que se desarrollan en el ámbito del museo, estudiantes secundarios, familiares de algunos de los protagonistas mencionados en el libro, ex empleados de fábricas automotrices y medios especializados.

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Camila Castro

Un siglo en celeste y blanco

Publicado por Lenguaje claro Editora, la publicación recorre 60 años de historia automotriz nacional, desde las primeras construcciones artesanales de comienzos del siglo XX hasta los inicios de la producción en grandes volúmenes a fines de la década de 1950.

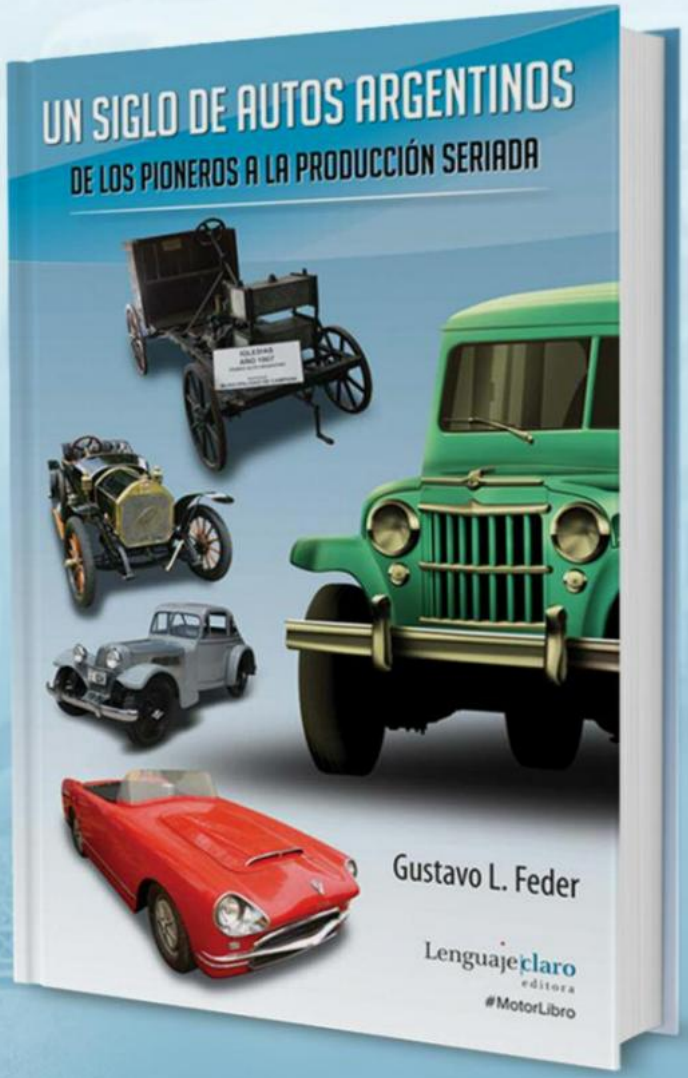
Este volumen forma parte de una obra más extensa que tiene como objetivo cubrir la evolución de la industria automotriz nacional hasta nuestros días.

"Un Siglo de Autos Argentinos de Autos Argentinos. De los pioneros a la producción seriada" ya está disponible en librerías de todo el país.

Para mayor información, visitar:
http://www.lenguajeclaro.com/blog/
o contactarse al 15-5874-3077. ⌘

¡YA LLEGÓ!

EL PRIMER VOLUMEN DE LA HISTORIA DEFINITIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA



Un libro de Gustavo L. Feder

Auto Historia

Lenguaje claro editora
#MotorLibro

Más información en www.lenguajeclaro.com